配線方法

まず、ボンネットを開けて、バッテリーのマイナス端子を外してください。

① 助手席側のスカッフプレートを取り外し、足元のマットを取り除くとダッシュパネルコンピューターカバーが見えます。カバーを取り外すと、エンジンコントロールコンピューターが現れます。(向かって右側が、エンジンコントロールコンピューターです)

② コンピューターのハーネスに、SC-1の接続ケーブルを（図－1、図－2参照）配線して下さい。尚、B-39, B-40, B-62は、ノーマルハーネスを切断して付属のギボシを取り付けますが、取付方向等、十分、注意して下さい。

＊取付方向等にミスがあるとコントローラーが正常に作動しません。

③ 確実に配線が出来たらバッテリーのマイナス端子を取付、以下の作動確認を行った後に室内を復元して下さい。

④ 本体を確実に固定する前に、コントロール部説明（P.5）に従って設定した後に取付けて下さい。

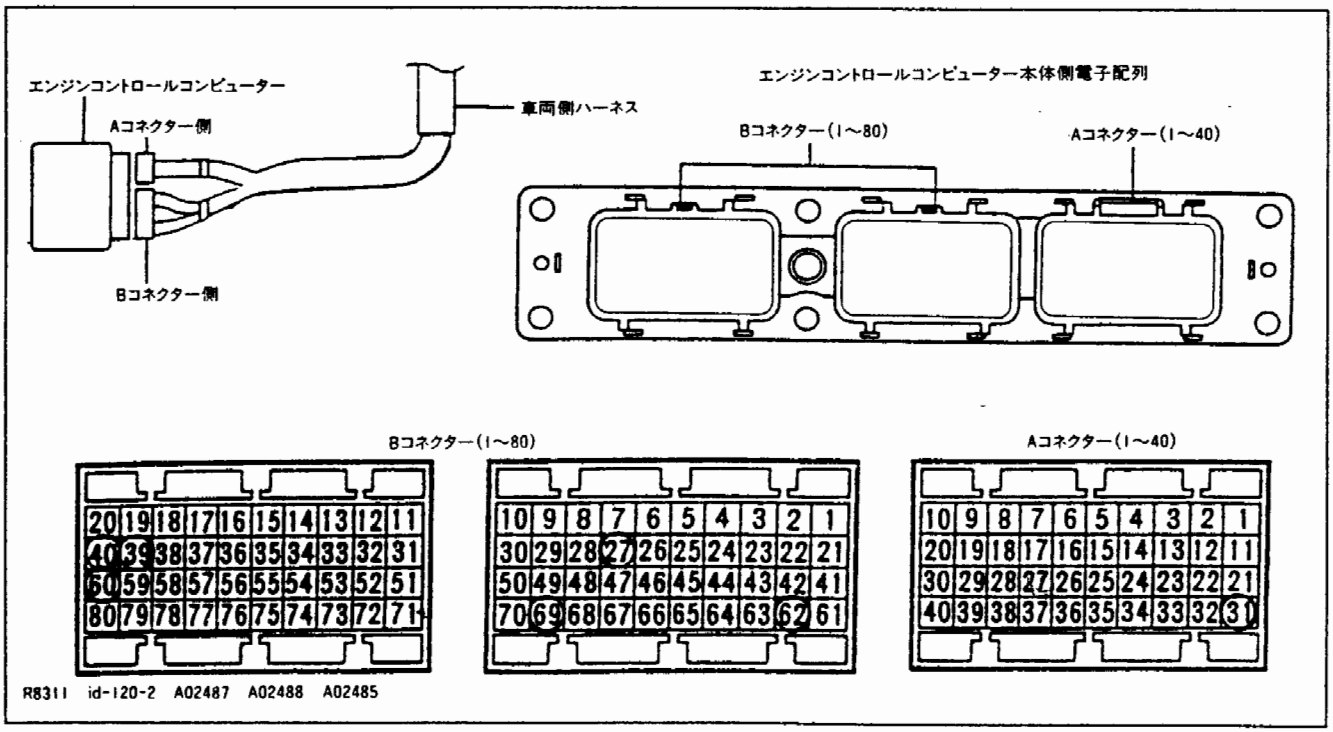
作動確認

① イグニッションスイッチをONにしてパワーLEDが点灯することを確認してからエンジンを始動して下さい。

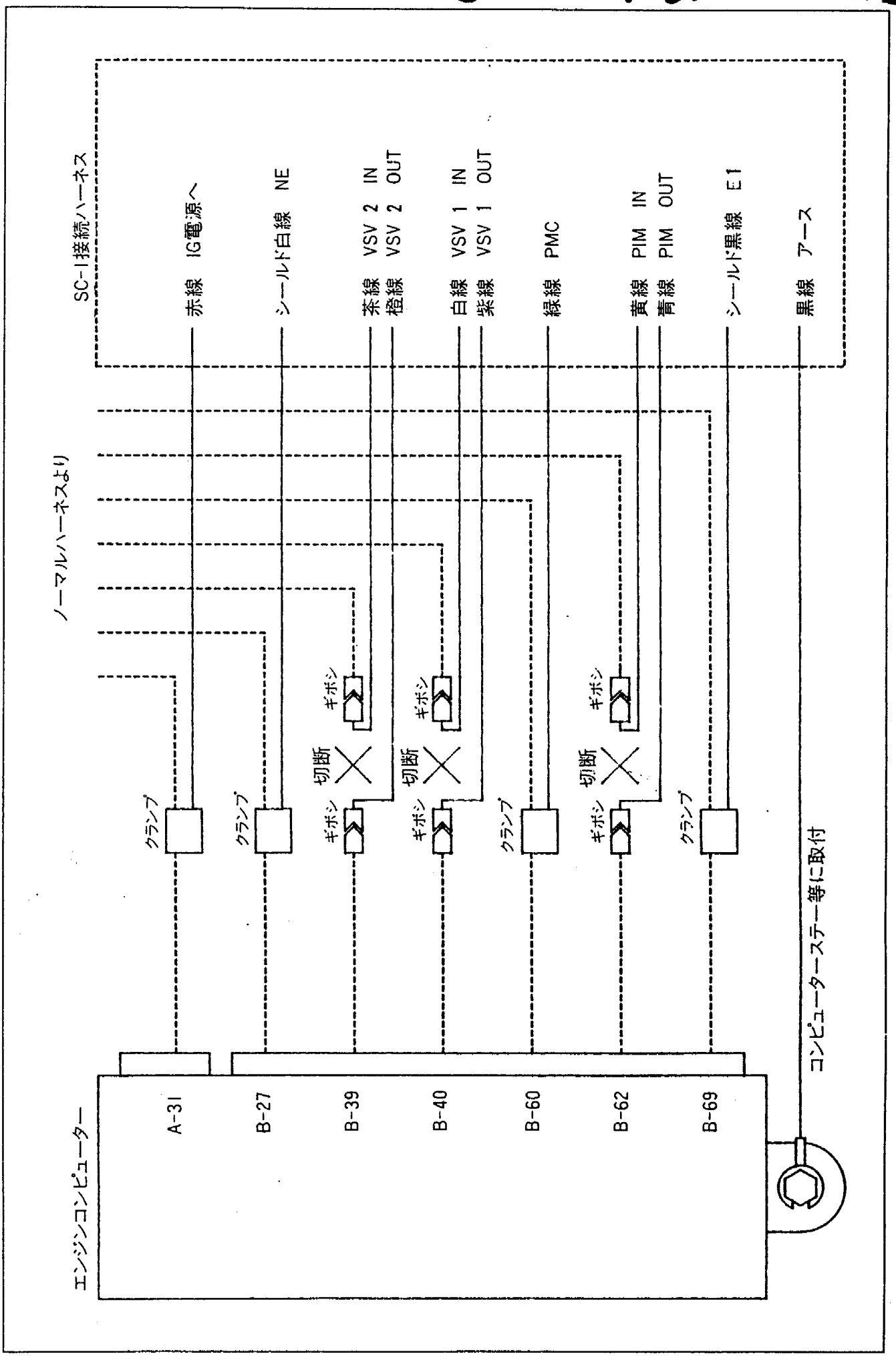
② ブーストスイッチをONにしてブーストLEDが点灯、コントロールスイッチをONにしてコントロールLEDが点灯することを確認して下さい。

③ コントロールスイッチをONにしてボリュームをLOの位置にした状態でエンジン回転数を徐々に上げていくと4000～5000回転位でシーケンシャルLEDが点灯します。・

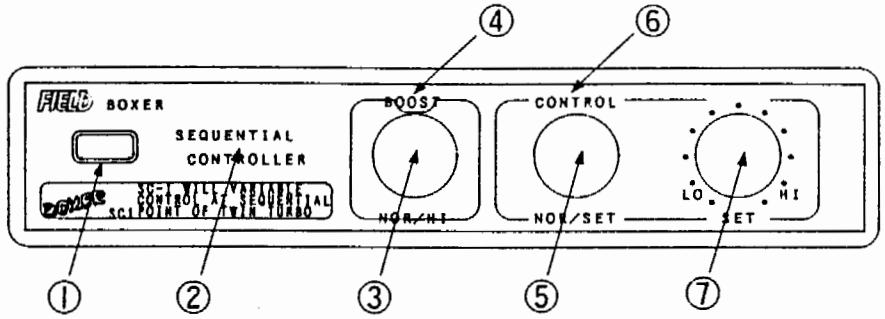
図－1

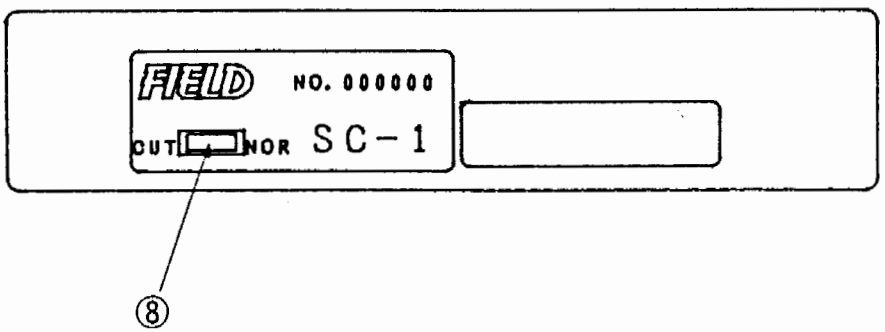


図－2


SC-1接続ハーネス
赤線 IG電源へ
シールド白線 NE
茶線 VSV 2 IN
橙線 VSV 2 OUT
白線 VSV 1 IN
紫線 VSV 1 OUT
緑線 PMC
黄線 PIM IN
青線 PIM OUT
シールド黒線 E1
黒線 アース
ノーマルハーネスより
クランプ
ギボシ
切断
エンジンコンピューター
A-31
B-27
B-39
B-40
B-60
B-62
B-69
コンピューターステー等に取付

コントロール部説明



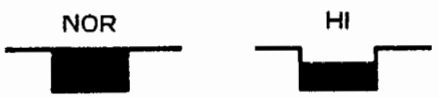


① パワーLED ……KEYスイッチ　ONで点灯します。

② シーケンシャルLED ……シングルターボからツインターボに切り替わると点灯します。

＊切り替わると点灯するので常時点灯しているわけではありません。

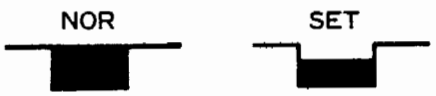
③ ブーストスイッチ……過給圧を調整するスイッチ



＊NOR, HIスイッチになっていて、NOR時ノーマル圧（0.75kg／cm²位）HI時の過給圧（1.0～1.2m²位）
＊車の仕様によっては異なります。

④ ブーストLED ……ブーストスイッチを押すと点灯します。

⑤ コントロールスイッチ……シーケンシャルポイントをノーマル、設定値と切り替えるスイッチです。



⑥ コントロールLED ……コントロールスイッチを押すと点灯します。

⑦ シーケンシャルポイント
コントロールボリューム……シングルターボからツインターボに切り替えるポイントを変化させるボリュームです。

＊同じ設定値でもアクセルの踏み方や負荷の掛かりかたにより、リニアに変化します。

⑧ ブーストカット　スイッチ……ブーストカットをノーマルとリミッターカット解除に切り替えるスイッチです。

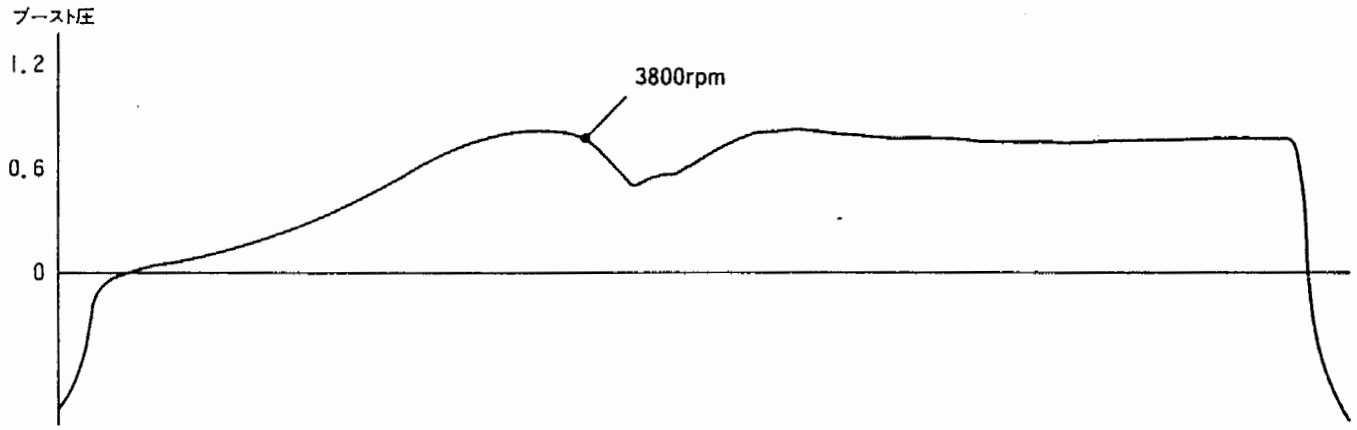
＊コンピューターでブーストカットを解除してある場合は必ずスイッチをノーマルにして下さい。

製品機能説明

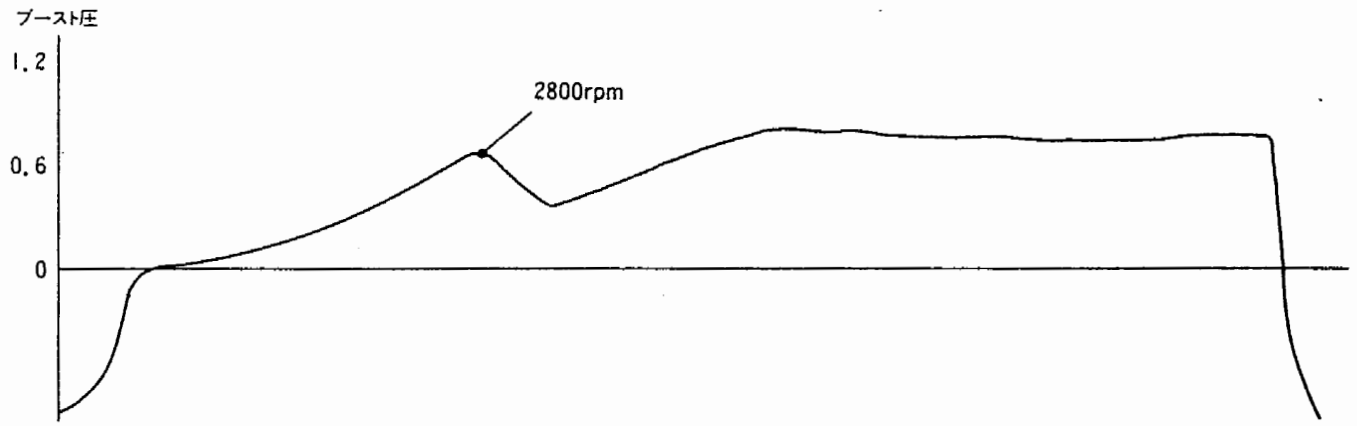
SC-1

以下は、シーケンシャルコントローラーによるブースト圧の変化をグラフに表したものです。
＊条件はすべて、２速、2000回転より、アクセル全開にて測定しました。

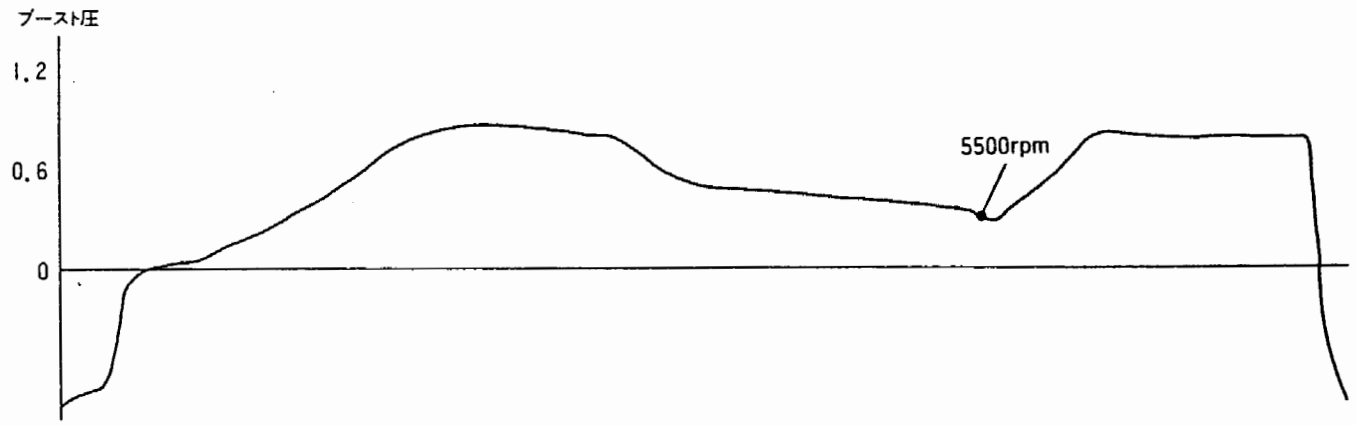
ノーマルシーケンシャルシステム（シーケンシャルポイント　約3800回転）



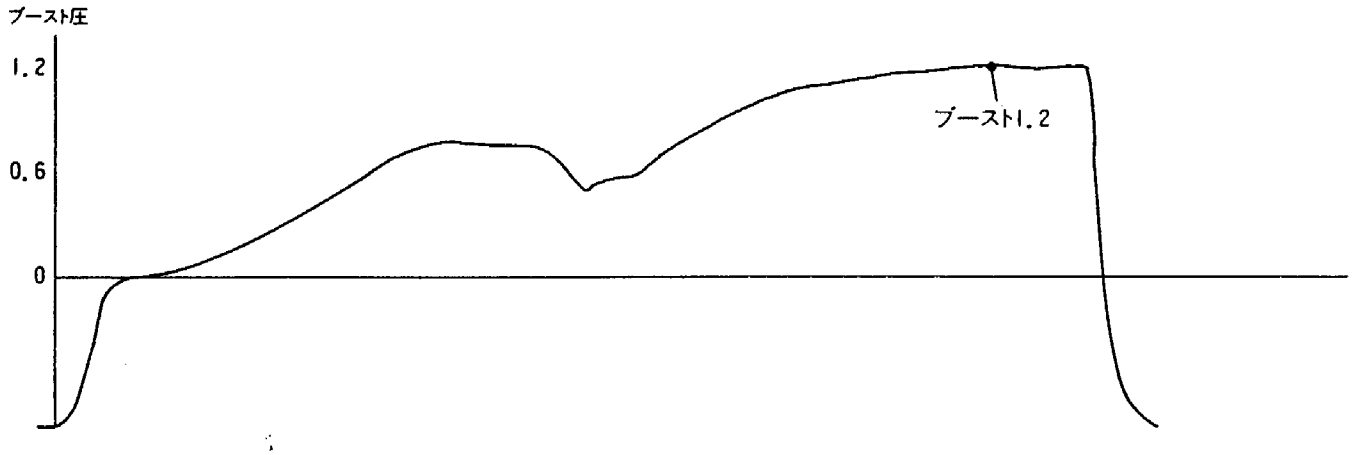
シーケンシャルコントロールON　ボリューム位置　MIN
（シーケンシャルポイント　約2800回転）



シーケンシャルコントロールON　ボリューム位置　MAX
（シーケンシャルポイント　約5500回転）



シーケンシャルコントロールON　ボリューム位置　中立　ブーストスイッチON



以上の様にボリュームの位置によりシーケンシャルポイント、及びブーストの立ち上がりが変化しますが設定ポイントは適正値を越えるとグラフ（ボリュームMAX）のようにブーストが落ちてきます。これはノーマルのプライマリータービンの限界ですので適正なポイントで使用して下さい。
＊設定ポイントをむやみに上げて使用すると、プライマリータービンに相当な負荷が掛かりプライマリータービンの耐久性に問題が出ますので十分に注意して御使用下さい。

又、ブーストスイッチをONにすると上のグラフの様にブーストが上がります、本製品にはブーストアップに対応して、ブーストカットを防ぐブーストカット解除機能が内蔵してありますがこの機能を使用すると燃調が若干変化します。測定した空燃比は以下の通りです。
＊場合によって燃料増量が必要になる事があります。

＊スープラ　JZA80にて測定（マフラー、クリーナー、ノーマル）

	5000回転	6000回転	7000回転
ノーマルブースト ノーマルCPU	10.3	10.2	10.1
ノーマルブースト ブーストカット解除	10.5	10.3	10.1
ハイブースト ブーストカット解除	10.7	10.6	10.5

＊ホリバ空燃比計使用

以上はノーマル車両のデーターですのでマフラー、クリーナー等を比較する事により空燃比に変化がありますので十分、御注意下さい。

トラブルシューティング

SC-1

●不良品かなと思う前に調べて下さい

1、パワーLEDが点灯しない
＊電源、アースは確実に取れていますか？
＊本体のコネクターの接続は確実ですか？

2、ブーストアップしない
＊ブーストスイッチをONにしていますか？
＊シーケンシャルポイントを高すぎる設定にしていませんか？
＊PMCは正しく配線されていますか？
＊VSV1、VSV2は正しい方向で配線されていますか？

3、ブーストが上がってしまう
＊ブーストスイッチはOFFになっていますか？
＊マフラー、クリーナー等を交換していませんか？
＊ブーストコントローラー等でブーストを上げていませんか？

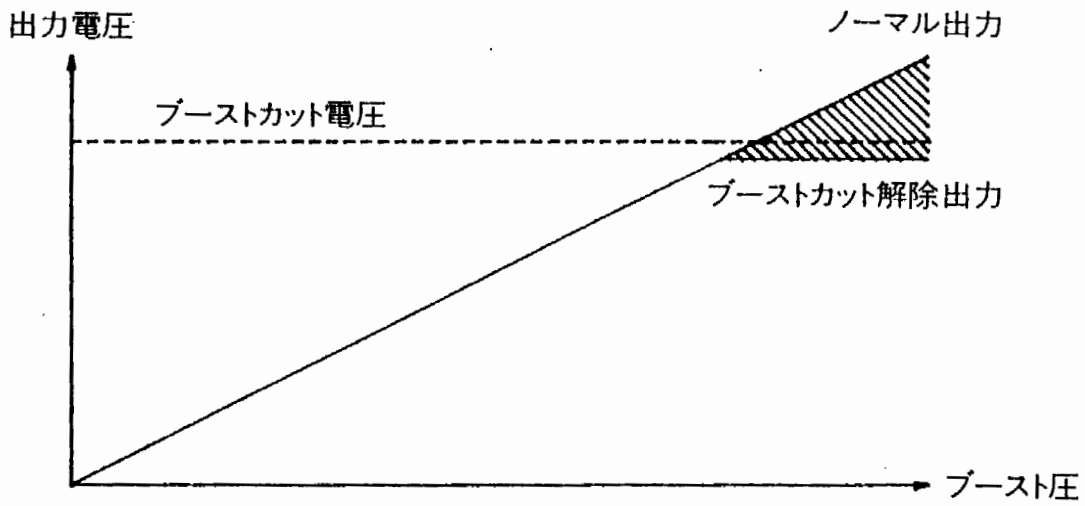
4、ブーストカットが働いてしまう
＊ブーストカットスイッチの切替は、カットになっていますか？
＊エンジンコンピューターを変更している場合は、ブーストカットを変更した物ですか？
＊PIMは正しい方向で配線されていますか？

5、シーケンシャルポイントが変化しない
＊パワーLEDは点灯していますか？
＊コントロールスイッチをONにしていますか？
＊コントロールポイントを適正な位置で使用していますか？
＊ポイントでシーケンシャルLEDが点灯しますか？
ボリュームをMINの位置で回転を徐々に上げると4000～5000回転で点灯します。
＊VSV1、VSV2は正しい方向で配線されていますか？

注意事項

・本製品はスポーツ走行（サーキット等）を目的として開発されたものですので、一般公道では御使用にならないで下さい。

・本製品のブーストカット解除を使用してブーストを上げる場合、下図の様な理由で燃調が薄くなりますのでノーマル以外のマフラー、クリーナー等が装着されていると前ページの空燃比よりさらに薄くなりエンジンを破損する恐れがありますので、燃料増量等を行い適正な空燃比で御使用下さい。



＊ブーストカットスイッチをカット側に設定すると上図グラフの様なブースト出力電圧になり斜線部分の出力をしなくなる為、燃料噴射量も増量しなくなりますのでエンジンコンピューターでブーストカットを解除してある場合は、ブーストカットスイッチをNOR側で使用して下さい。

・ブーストアップで走行する際は、プラグの熱価をNGK8番相当のものを御使用下さい。

・本製品と併用してブーストコントローラー等を使用する場合、配管方法によってはブーストスイッチが使用できなくなる場合があります。

・シーケンシャルポイントを高い位置で連続使用すると、プライマリータービンに相当な負荷が掛かりタービンを破損する恐れがありますのでご注意下さい。